

Point de vue sur l'évolution des transports collectifs de province entre 1980 et 1986

Erwann MINVIELLE
Economiste au CETUR

Les données statistiques utilisées dans l'analyse qui va suivre proviennent de l'enquête annuelle nationale (1) du ministère de l'Équipement gérée par les CETE et le CETUR pour le compte de la Direction des Transports Terrestres.

L'offre et la demande

L'offre mesurée en kilomètres parcourus a augmenté de 15 % durant la période 1980-1986 en moyenne pour l'ensemble des 101 réseaux. Le niveau d'offre atteint donc 25 kilomètres par habitant (2) en moyenne, cependant les réseaux les plus petits (48 réseaux de moins de 100 000 habitants) présentent une offre nettement inférieure de 14 kilomètres par habitant en moyenne.

Mesurée en places-kilomètres-offertes, l'offre augmente de 22 % durant la même période, ce qui souligne le recours fréquent à des véhicules à grande capacité.

(1) La population prise en compte est celle du périmètre des transports urbains

(2) Les documents statistiques sur cette enquête sont disponibles au centre de documentation du CETUR

La demande exprimée en voyages augmente de 18 % sur la période 1980-1986.

L'élasticité de la demande à l'offre apparaît donc assez exceptionnelle, ce qui s'explique certainement par un effet retard de l'accroissement dynamique de l'offre dans les années 1975-1980 (la valeur couramment admise est en effet d'environ 0,6 alors que l'on observe une valeur de 0,8 durant cette période).

Le niveau de demande exprimée en voyages par habitant atteint 96 en moyenne pour les 101 réseaux, cependant comme pour l'offre, les réseaux les plus petits ont un niveau d'usage inférieur (47 voyages par habitant).

Les coûts de production et les prix

Le compte de résultats des entreprises de transport permet de détailler les produits et les charges relatives à l'activité transports urbains. Pour les charges nous considérons ici qu'elles concernent :

- les achats et variations de stocks
- les services extérieurs
- les impôts et taxes
- les charges de personnel
- les charges financières
- les autres charges de gestion courante.

Pour les produits, nous considérons qu'ils concernent : les produits de l'activité transport et les produits annexes, les produits financiers et le transfert de charge (hors subventions d'exploitation et d'équilibre).

Ainsi, les charges d'exploitation augmentent de 22 % en francs constant sur la période 1980-1986, les charges par kilomètres augmentent quant à elles de 6 %. La structure de ces charges évolue sensiblement sur la période comme l'indique le tableau suivant :

	1980	1983	1986
achats	14,2	14,6	13,3
personnel	69,4	68,6	57,8
impôts et taxes	2,3	3,1	4,7
services extérieurs	10,7	10,9	22,4
charges financières	1,2	0,8	1,0
autres	2,3	1,9	0,7

L'affectation du personnel au poste services extérieurs devient une pratique courante qui rend l'analyse délicate. Le phénomène marquant demeure l'augmentation rapide du poste impôts et taxes et dans une moindre mesure la diminution du poste achats imputable à la baisse du gazole.

Les produits comme les charges augmentent de 22 % sur la période en francs constants les produits par voyage passent de 2,25 francs en 1980 à 2,32 francs en 1986.

La tarification

L'enquête statistique annuelle auprès des réseaux décrit trois catégories de système tarifaire

- le mode de tarification unique
- le mode de tarification par zones
- le mode de tarification par sections

Selon ces trois modes de tarification pour l'année 1985, les 101 réseaux se répartissent de la façon suivante :

- 67 des réseaux ont un mode de tarification unique, c'est-à-dire que le prix du titre est invariable quelque soit la longueur du parcours (les usagers peuvent par ailleurs bénéficier d'une correspondance gratuite ou non).
- 24 des réseaux ont un système tarifaire par zones, le prix du titre variant suivant le nombre de zones parcourus.
- 9 réseaux ont des tarifs par sections, le terme dépendant du nombre de sections traversées.
- 1 seul réseau pratique une tarification mixte.

Prix du ticket selon le type de tarif

		minimum	maximum	moyenne	écart type
tarif unique		3,00	7,00	4,70	0,80
tarif par zones	zone 1	3,00	5,70	4,20	1,00
	zone 2	3,30	10,00	5,70	2,26
tarif par sections	section 1	2,70	4,00	non significatif	
	section 2	3,40	8,00	non significatif	
	section 3	4,80	10,50	non significatif	

Prix du ticket carnet selon le type de tarif

		minimum	maximum	moyenne	écart type
tarif unique		1,79	4,50	3,05	0,70
tarif par zones	zone 1	1,40	4,00	2,85	0,73
	zone 2	2,75	7,30	4,50	1,22
tarif par sections	section 1	1,40	3,10	non significatif	
	section 2	2,20	5,70	non significatif	
	section 3	4,20	5,60	non significatif	

Prix de la carte à vue selon le type de tarif

		minimum	maximum	moyenne	écart type
tarif unique		59	200	114,50	30,50
tarif par zones	zone 1	50	115	95	27,30
	zone 2	75	290	154	52
tarif par sections	section 2	80	321	148	120

Les différents prix pratiqués selon les titres et selon le type de tarification explique la différence constatée sur les structures des recettes commerciales des réseaux décrits dans le tableau suivant

Structure des recettes

	Tarif unique	Tarif par zone	Tarif par sections
ticket détail	33,7	34,5	39,3
ticket carnet	30,7	36,1	41,5
carte mensuelle	12,7	13,0	6,5
carte scolaire	13,1		
autres titres	9,7	16,4	12,7

Le taux de couverture

Il se modifie sous l'influence des quatre facteurs : l'offre, l'usage, le coût de production et le prix, décrits plus haut. On peut mesurer "toutes choses égales par ailleurs" l'effet de chacun des facteurs sur le taux de couverture (1). Le tableau suivant donne sur la période 1980-1986 l'évolution des quatre effets dont le produit indique l'évolution du taux de couverture des dépenses par les recettes.

	80-83	83-86
effet offre	0,92	0,94
effet coût	0,93	1,01
effet usage	1,09	1,08
effet prix	0,98	1,05
évolution R/D	0,91	1,08

On remarquera avec intérêt que les effets conjugués des quatre facteurs ont un effet positif sur le taux de couverture pour la période 1983-1986. Cette évolution favorable est imputable pour une bonne part à la maîtrise des coûts de production et à une augmentation des tarifs qui ne compense pas toutefois la baisse des dix années précédentes.

En conclusion, 1986 semble être une année favorable pour les transports urbains : baisse des coûts de production, augmentation des tarifs et bonne élasticité de l'usage à l'offre. Cette évolution positive ne compense toutefois pas à elle seule les évolutions cumulées des années précédentes, en effet le taux de couverture atteint 54% alors qu'il était inférieur à 50% en 1984 après une baisse quasi continue depuis dix ans.

$$(1) \frac{R_1/D_1}{R_0/D_0} = \frac{K_0}{K_1} \times \frac{C_0}{C_1} \times \frac{V_1}{V_0} \times \frac{P_1}{P_0}$$